

VISITE

META, le chantier historique change de cap

12 mars 2020. Au journal de 20 heures, les journalistes annoncent l'instauration du premier confinement. Un peu plus tôt, quelque part dans une vallée du Beaujolais, Philippe Brabetz a choisi cet heureux jour pour apposer sa signature au bas du contrat d'achat de META, le chantier naval qui a construit Joshua, le célèbre voilier rouge de Bernard Moitessier. «Mon premier jour au bureau était un peu spécial, admet Philippe. J'ai mis tout le monde au chômage partiel.»

A première vue lorsqu'on arrive chez META à Tarare, rien n'a changé. Les mêmes énormes coques grises vous accueillent au bord de la Nationale 7. Le même sourire de Nathalie Simon, assistante administrative au chantier depuis douze ans. On croise même Patrice Passage, le précédent propriétaire, qui passe une tête inquisitrice par la porte du dernier bureau avant l'escalier. C'est que Philippe et lui ont un accord : Patrice, qui a accompagné la nouvelle équipe pendant les six mois qui ont suivi le rachat, continue de travailler sur le META 36, le dernier-né du chantier qui devrait être présenté au prochain Grand Pavois. Pour le reste, ce sont Philippe et sa compagne Carolina, tous deux diplômés d'architecture, qui ont pris les choses en main.

«A la base, je cherchais à mettre en application un brevet que j'ai déposé en 2015, explique Philippe. Soit je le vendais à un chantier, soit je partais de zéro en créant le mien, soit je rachetais un chantier compatible avec mon idée.» META cohabit les cases. Le brevet en question répond au doux nom de TurboKeels : un système de ballast applicable à des bateaux biquilles qui permet de faire passer le lest d'une quille à l'autre. Il faut imaginer chaque quille comme une sorte de réservoir relié à l'autre en circuit fermé, rempli d'un mélange relativement dense de liquide et de grenaille de plomb. Entre les deux quilles, une grosse pompe permet de faire passer le liquide d'un côté à l'autre. L'intérêt ? «C'est le même que pour la quille pendulaire d'un IMOCA, explique Philippe. En faisant basculer le lest du côté de la quille au vent, on améliore considérablement le couple de redressement du bateau. Il est plus puissant tout en gîtant moins, on peut même se permettre d'augmenter sa surface de voile et de réduire son tirant d'eau.» Selon les modélisations, le système n'aurait véritablement d'intérêt qu'à partir d'une carène de 40 pieds.



Le nouveau dirigeant de META, Philippe Brabetz, est à la base architecte en bâtiment. Il vire de bord en 2005 avec un DPEA d'architecture navale à Nantes, et travaille dans des chantiers navals en France, au Maroc et en Espagne.

D'où l'idée de l'appliquer au futur META 50, dont Philippe ambitionne de présenter le projet au prochain Cannes Yachting Festival. Le META 50 sera d'ailleurs une révolution pour le chantier. Il devrait être le premier voilier de la nouvelle gamme META à être entièrement réalisé dans le hangar de Tarare. Jusqu'à présent, META faisait toujours appel à des architectes – souvent de renom tels que Michel Joubert ou Jean-Pierre Brouns – pour finaliser les unités. L'idée aujourd'hui est d'internaliser la compétence, de passer d'une logique d'artisan chaudronnier à celle de constructeur de bateaux clé en main. C'est la raison pour laquelle Romain Acquaviva, architecte naval, a rejoint l'équipe en octobre dernier. Pour la première fois également, META disposera à partir de mi-mars de son propre showroom à Port-Saint-Louis-du-Rhône : META Yachts Services. Cette «boutique sur rue», gérée en association avec le broker Frédéric Switala et le préparateur de bateaux Benoît Gabriel, sera spécialisée dans la vente, l'entretien et le gardiennage de voiliers

en aluminium neufs ou d'occasion. Par ailleurs, META est partenaire d'Alpen Yachts, concepteur et aménageur des voiliers de voyage de la gamme Territoire, et sera sous-traitant pour le projet Noé Boats, un concept d'habitat flottant autonome de 24 mètres pour la navigation fluvio-maritime. Le chantier compte également lancer deux lignes de vedettes à moteur destinées aux marchés méditerranéen et américain. Il restera malgré tout fidèle au Strongall, l'aluminium épais qui a fait sa réputation, avec comme objectif de le rendre plus léger de 20 à 30 %.

Un an après le premier confinement, Philippe reconnaît que l'année 2020 n'a pas été facile. «Avec le Covid, plein de projets étaient en suspens. A Noël, on s'est dit : si on n'a rien signé en février, on est mort. Mais aujourd'hui, on a passé le milieu du gué.» C'est même le problème inverse qui risque de se poser, avec un carnet de commandes qui commence sérieusement à se remplir. «Si ça marche, on en a pour quatre ans», et META embauchera des soudeurs supplémentaires. Sans compter les nouveaux bâtiments qu'il faudra certainement chercher, un peu plus loin dans la vallée. Mais toujours aussi loin de la mer.



Romain Acquaviva, architecte naval, rejoint META en octobre 2020. Il est co-concepteur du META 50.



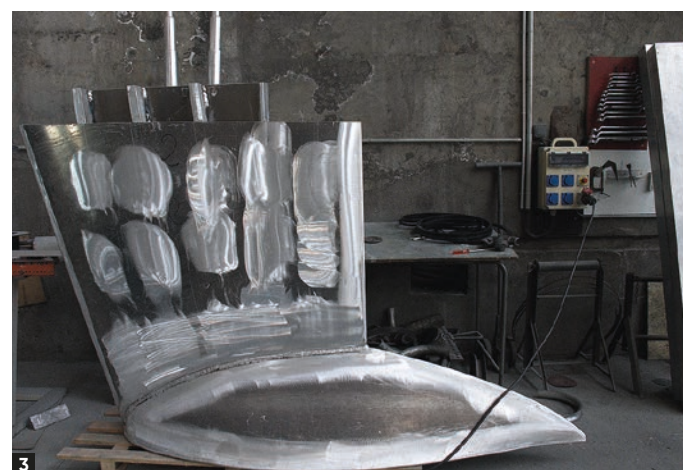
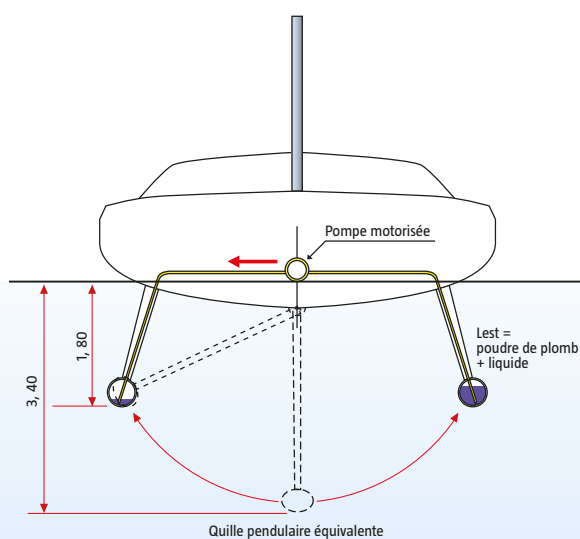
META 50

Il doit beaucoup au système de ballast TurboKeels. Comparé à un quillard de même taille dont le tirant d'eau atteindrait facilement les 3 mètres, son 1,80 mètre lui permet de s'approcher plus près des côtes. A voile égale, ce système permet de réduire la gîte de 15 à 20 degrés. Il est par ailleurs échouable sur ses deux quilles. Son garage arrière simplifie la

mise à l'eau de l'annexe. Confortable, simple et plutôt rassurant, c'est un voilier de croisière «familial».

- TurboKeels (biquille échouable avec lest ballastable).
- Tirant d'eau : **1,80 m.**
- Longueur hors tout : **16,30 m.**
- Longueur de coque : **15,15 m.**
- Longueur à la flottaison : **14,30 m.**
- Largeur : **5,20 m.**
- Déplacement lège : **14 t.**

- Catégorie **A.**
- Surface de voile au près : **155 m².**
- Grand-voile : **91 m².** ■ Génois : **64 m².**
- 3 cabines doubles, 2 salles de bains. Vision panoramique à 270 degrés dans le carré.
- Moteur Nanni N4/80 : **70 ch.**
- Gazole : **1 000 l.**
- Réservoir eau : **1 200 l.**
- Architectes : **Philippe Brabetz-Romain Acquaviva.**



1 Le site de META à Tarare existe depuis 1962. Auparavant basée à Chauffailles, l'entreprise métallurgique de Jean Fricaud construisait des pelles hydrauliques.
2 Sur les quatre chaudronniers du chantier, deux s'apprêtent à partir en retraite. La passation du savoir-faire aux jeunes recrues est un enjeu majeur.
3 Dans les recoins du hangar de Tarare, on croise des quilles essoulées... en aluminium, bien sûr. **4** META restera fidèle au Strongall, l'aluminium épais dont Joseph Fricaud (fils aîné de Jean) a déposé le brevet en 1977.

Le concept TurboKeels développé par Philippe Brabetz permet de remplacer les quilles pendulaires utilisées aujourd'hui en compétition pour une utilisation plus adaptée à la plaisance.